

ZÁZNAM Z PORADY

VÝROBNÍ PORADA

Projekt : Záměr projektu „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)

Dne: 27.03.2018, 10:00

Místo: Novodvorská 1010/14, Praha 4

Na dnešní den byla svolána výrobní porada na výše zmíněný projekt.

Předmětem porady bylo:

- Představení podkladů pro dopravní technologii (DT)
- Předložení variant kolejového řešení na traťový úsek Bílina-Most, včetně koncepce kolejového řešení Odbočky České Zlatníky.
- Klady a zápory tříkolejné a dvoukolejné varianty TÚ Bílina Most
- Zhodnocení varianty kolejového řešení obou zhlaví v Žst. Bílina
- Rozvaha nad zrušením či přepracováním napojení do vleček v Žst. Bílina
- Požadavky na délku a počet nástupištních hran
- Poruchy železničního spodku na trati Bílina – Most

Zápis:

- Po představení podkladů pro DT bylo konstatováno zástupcem SŽDC Odboru O6, p. Konopáskem:
 - co se týče osobní dopravy je doprava ustálená a dle požadavku z již probíhajících staveb na této magistralé (Rekonstrukce ŽST Bohosudov, Rekonstrukce ŽST Řetenice a Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina) se uvažuje se stejným rozsahem osobní dopravy. Z pohledu nákladní dopravy je nutné požádat sdružení ŽESNAD CZ. o rozsah dopravy, který potvrdí O26
- Je zapotřebí koordinovat DT se sousedními stavbami, které jsou buď v přípravě, nebo probíhá jejich výstavba.
- p. Daněk O12 - dnešní rozsah dopravy na 3 kolejné trati odpovídá vytížením trati dvojkolejné
- po rozsáhlé debatě, kdy se probírala 2 kolejná a 3 kolejná varianta trati Bílina – Odbočka Č. Zlatníky, bylo konstatováno, že by se měl projektant spíše ubírat a zabývat trasováním varianty 2 kolejné trati. A to tak, aby byla využita celá šířka současného tělesa dráhy. Zásadní slovo ve výběru 2 kolejné trati bude mít dopravní technologie.
- p. Konopásek O06
 - v Žst. Bílina nesouhlasí s rozložením křižovatkových výhybek č. 3, 4, 5, 6 do dvou jednoduchých spojek směr Oldřichov (tak jak ve schématu navrhuje projektant).
 - požaduje, aby nedošlo k rozložení kolejových spojek na odlřichovsko-světském zhlaví, jak bylo předloženo v původním návrhu projektanta z důvodu zachování plnohodnotného dopravního programu, který bude umožňovat jízdu vlaků ze všech traťových kolejí na všechny dopravní koleje sudé a liché kolejové skupiny.
 - požaduje ponechat v novém stavu křižovatkové výhybky, nebo nalézt jinou variantu

- p. Beránek – o rozložení a snížení počtu křižovatkových výhybek uvažujeme proto, že jsou velice zatížené a jejich životnost se pohybuje okolo deseti let. Po této době provádíme rekonstrukci těchto výhybek.
- Pro projektanta z toho vyplývají dvě varianty na řešení:
 - buď dvě jednoduché spojky směr Světec, osadit až v místě, kde se opět kolej 1 a 2 z Bíliny spojují do dvoukolejky směr Světec. Vyhodnotit, zda tato spojka bude součástí Žst. Světec nebo Žst. Bílina. Jak to bude se zabezpečením a traťovými oddíly?
 - nebo zachování křižovatkových výhybek a počítat s jejich zvýšeným opotřebením vzhledem k jejich vytížení hlavně nákladními soupravami.
- p. Bednář Jos. – upozornil na nutnost toto zohlednit při ekonomickém hodnocení.
- p. Rusý se dotázal na intenzitu provozu na vlečkách
- p. Hofbauer – na elektrárnu Ledvice se jezdí 2x až 3x týdně. Na ostatních vlečkách je celkem pravidelný pohyb dle potřeb provozovatelů. Nelze se řídit daty od ČD Cargo.
- Dále byla probírána Odbočka České Zlatníky a její koncepce. Předložený návrh ve formě situačního plánu a kolejového schématu pro dvoukolejnou variantu byl odsouhlasen, s výjimkou dopracování napojení 1. TK z Mostu do vlečky Keramost. Toto napojení se provede ve smyslu stávající spojky V6 – V9. Odb. Č. Zlatníky musí umožňovat jízdy vlaků ze všech traťových kolejí do všech směrů, a to v jakékoliv variantě.
- Projektant TÚ Bílina – Most byl požádán o vypracování variant napojení dvoukolejné trati z Bíliny do Odb. Č. Zlatníky (posun osy, narovnání oblouku R650 mezi současnou polohou výhybek 5 a 6.
- p. Konopásek požádal o zachování v novém stavu, v Žst. Bílina, 2. SK, jako kusou kolej směr Most. Bude sloužit pro úvrať nákladních souprav, které mají až 30 vozů, a to z toho důvodu, aby nebyly konány posuny do záhlaví provozované nové stopy traťové koleje č.2 Toto zmínit i v DT.
- p. Hofbauer upozornil na nutnost zachovat v Žst. Bílina SK 3a a 4a. Slouží jako odstavné koleje pro motorové soupravy řady 814 a primárně pro odstavování hnacích vozidel nákladních vlaků.
- p. Konopásek na to odpověděl, že je zapotřebí brát v úvahu TNŽ 34 2620, pro osovou vzdálenost přilehlých kolejí. Ta by se mezi nimi měla pohybovat v hodnotě 9,5m. V případě ponechání manipulační koleje č. 3a a 4a, mezi těmito kolejemi a přilehlými dopravními 9,5 m – toto s ohledem na prostorové uspořádání nebude možné a je třeba hledat jiné varianty odstavování vozidel, případně uvažovat s kolejemi č. 3a a 4a jako dopravními. Musí být též osazena výkolejka.
- p. Záruba upozornil na rozsah rekonstrukce kolejí naznačených ve schématu. Na základě čeho projektant stanovil tento rozsah? Nutno respektovat směrnici generálního ředitele č. 16/2005.
- p. Rusý poznamenal, že současný rozsah je jen návrhem a bude samozřejmě upřesněn. V současné době máme k dispozici pasport 1. a 2. SK v Žst. Bílina. Pasport ostatních kolejí a rozsah nutných oprav a rekonstrukcí očekáváme, po dohodě s OŘ, v úterý 3.4.2018.
- p. Kerl zdůraznil nutnost koordinace rekonstrukce podchodu v Žst. Bílina, s plánovanou rekonstrukcí výpravní budovy v Bílině. Hlavně výstup z podchodu do VB a bezbariérové výstupy z podchodu.
- Co se týče nástupišť

- V Žst. Bílina bylo dohodnuto, i ve vztahu k podkladům pro DT, že zůstane stávající počet nástupištních hran a jejich délka vyplyne z dopravní technologie a požadavků objednatelů osobní dopravy. Poloha nástupišť v Bílině se nemění, vzhledem k poloze podchodu.
- V zastávkách na trati Bílina - Most budou nástupiště měnit polohu v závislosti na kolejovém řešení TÚ. Jejich délka bude 120m.
- Přístupy na nástupiště v zastávkách budou zajištěny podchody. V Zast. Bílina Kyselka dojde k rekonstrukci podchodu a bezbariérovému přístupu do podchodu. Projektant prověří možnost bezbariérového přístupu na nástupiště přes železniční přejezd. V Zast. Želenice dojde k demolici lávky pro pěší. Ta bude nahrazena podchodem, který bude mít parametry jen pro pěší, či cyklisty. V současné době je lávka v Želenicích v majetku obce Želenice, je nutné prověřit možnost demolice a majetkoprávní vztahy.
- Bylo dohodnuto, že dojde ke zmapování polohy odvodnění v Žst. Bílina.
- K poruchám železničního spodku:
 - Na základě pochůzky, kde byli přítomni p. Beránek, p. Opler (oba OŘ UL). p. Jáneš a p. Rusý (oba SAGASTA), byly vytipovány a stanoveny problematické úseky s poruchami železničního spodku v TÚ Bílina – Most:
 - V úseku jsou příkopy oboustranně, z dlouhého úseku km 40,700 – 41,600, svedeny do propustku km 40,700. Tento propustek a další v km 40,411 zřejmě byly původně svedeny do řeky Bíliny. V současné době jsou od řeky odděleny zahrádkářskou kolonií a panelovou komunikací a jsou zcela bez odtoku. Tuto situaci je nutné v ZD nějakým způsobem dořešit, tedy navrhnout rekonstrukci propustku tak, aby podcházel panelovou cestu a odváděl vodu ze železničního tělesa.
 - OŘ doporučuje, spolu s O13, navrhnout rekonstrukce příkopů. V roce 1996 bylo provedeno čištění příkopů podél první koleje a zjistili, že nevyhovují ani stavem tvárnic, ani podélným sklonem.
 - Evidované propustky v km 40,667 a 40,172 nejsou na místě k nalezení. Stejně jako v km 0,735 pod 2.TK z Mostu.
 - TÚ Most-Č.Zlatníky
 - na 1.TK Most-Č.Zlatníky km 1,350-1,573 opakující se poklesy nivelety koleje z důvodu nestabilní pláně spodku
 - na 1.TK Most-Č.Zlatníky km 0,650-1,573 železniční těleso na náspu silně zamourováno přesypávkami odpadu z čištění KL (volně sypaný odpad z čističek v dobách budování socialismu)
 - TÚ Č.Zlatníky-Bílina
 - na odb.Č.Zlatníky vyřešit odvodnění kolejiště mezi dráhou celostátní a vlečkou (naplaveniny z vlečky Keramost znečišťují kol.lože)
 - vyřešit odvodnění u 1.TK Bílina-Č.Zlatníky v km 39,750 v oblasti násypky kamenolomu Želenice (splaveniny ze sousední komunikace znečišťují KL)
 - na 1.TK Bílina-Č.Zlatníky km 38,2-38,650 (liběšický oblouk) opakující se poklesy nivelety koleje z důvodu nestabilní pláně spodku

- Závěrem bylo shrnuto:
 - Projektant posoudí varianty zachování křižovatkových výhybek na oldřichovsko-světeckém zhlaví. Posoudí variantu zrušení křižovatkových výhybek s variantou zřízení jednoduchých kolejových spojek směrem na Světec.
 - V Žst. Bílina se posoudí rozsah rekonstrukce staničních kolejí. Jednoznačně dojde k rekonstrukci 1., 2., 5., 6. koleje, včetně obou zhlaví
 - V trati Bílina – Most zřejmě dojde k přestavbě na dvojkolejnou trať. To ale potvrdí až Dopravní technologie.
 - V Odb. Č. Zlatníky navrhne projektant varianty kolejového řešení, ve smyslu zachování průjezdu v současném stavu, ale pro dvoukolejnou trať.
 - Dojde též k návrhu řešení protihlukové a opěrné zdi v km 120,5-120,9 u stávající 2.TK, spolu se zakomponováním trakčních podpěr a jejich základů do této zdi.
 - Pro účely záměru projektu bude sanace železničního spodku navržena jednotně, s výjimkou výše zmíněných úseků, kde dochází k ohrožení stability GPK. V těchto úsecích se jednotně navrhne sanace ZP typu 6.

Zapsal:

Adam Rusý, Sagasta

Z porady byli omluveni:

Ing. Jan Novák, SUDOP Praha, a.s. – Dopravní technolog

Ing. Vlastimil Spiegl, SŽDC s.o., SSZ – Hlavní inženýr stavby

Přílohy:

1. prezenční listina
2. schéma stavby ve variantě dvoukolejně trati Bílina – Odb. Č. Zlatníky
3. Komentář dopravního technologa
4. Situace Bílina – Most ve variantě 2k
5. Situace Bílina – Most ve variantě 3k
6. plánec Žst. Bílina – současný stav
7. plánec Odb. Č. Zlatníky – současný stav